

Vabariigi Valitsuse ministeeriumite vahelise komisjoni ja ELVL läbirääkimiste delegatsiooni transpordi ja teede töörühma KOOSOLEKU PROTOKOLL

6.september 2023. a

Koosoleku koht: Ministeeriumide ühishoone, Suur-Ameerika 1, Ruumis Saar

Koosoleku algus kell 10.00, lõpp kell 12.00

Juhatas: Ain Tatter, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja

Protokollis: Julia Bergstein, Kliimaministeeriumi teede valdkonnajuht.

Osalejad:

ELVL delegatsiooni liikmed:

Andres Harjo, endine Tallinna Transpordiameti juhataja, andres.harjo@tallinnlv.ee

Janne Teder asendab Jaan Tarmakut, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalameti juhataja, jaan.tarmak@tallinnlv.ee

Einar Vallbaum, Viru Nigula vallavanem enar.vallbaum@viru-nigula.ee

Indrek Pikk, Saue valla teede spetsialist, indrek.pikk@sauevald.ee

Rein Haak, Tartu linnamajanduse osakonna juhataja, rein.haak@tartu.ee

Aare Rüütel, Saaremaa Vallavolikogu liige, aare@kadunud.ee

Kalle Toomet – ELVL nõunik, kalle.toomet@elvl.ee

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Mart Uusjärv, Kohalike omavalitsuste poliitikaosakonna juhataja

Sulev Liivik, Kohalike omavalitsuste finantsjuhtimise osakonna juhataja

Andres Ruubas, Ühistranspordi osakonna juhataja

Koosoleku heakskiidetud päevakord:

1. Teede ja transpordi valitsemisala ja töörühma töö muudatused seoses ministeeriumide reorganiseerimisega.
2. ELVL läbirääkimiste delegatsiooni esitatud ettepanekute ja seisukohtade ülevaatus/ajakohastamine.
3. Ülevaade menetluses olevast õigusloomest.

Arutelu ja otsused:

1. Teede ja transpordi valitsemisala ja töörühma töö muudatused seoses ministeeriumide reorganiseerimisega.

Kliimaministeerium (edaspidi KLIM) teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter andis ülevaate muutustest seoses ministeeriumide reorganiseerimisega.

Kuna transpordi valdkond liikus MKMist KLIMi siis koordineerib teede ja transpordi töörühma tegevust alates juulist 2023.a Kliimaministeerium. Ühistranspordi korraldamine liiklus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi (edaspidi RePõm) valitsemisalasse, kuid tagamaks transpordi ja

liikuvuse teemade terviklik käsitlemine toimuvad ühistransporditeemalised läbirääkimised endiselt teede ja transpordi töörühmas, kuid edaspidi koostöös RePõMga.

RePõM ühistranspordi osakonna juhataja Andres Ruubas andis ülevaate ühistranspordi hetkeseisust:

RePõM-i liikus alates 1.07.23 siseriiklik ühistranspordi valdkond. Ühistranspordi osakonna ülesandeks on nii siseriikliku ühistranspordipoliitika kujundamine kui ka selle praktiline ellu rakendamine. Lisaks liikus REPõM-i raudteel sõitjateveo korraldamine.

RePõM-i peamine tegevus on hetkel seotud eelarve läbirääkimistega, et tagada piisav rahastus 2023 aastaks (puudujääk 18 mln €) ja järgmiseks aastaks (ca 30 mln €). Samuti on töös piletihinna kehtestamine tööealistele bussi reisijatele 11 maakonnas, kus on hetkel tasuta maakondlik bussiliiklus. Samuti oleme taotlemas vahendeid liikuvusreformi läbiviimiseks, mis hõlmab nii multimodaalse liikuvuse analüüsi ja liikuvuse sõlmede arendamist, nõudepõhise transpordi käivitamist ja muid säästva liikumisega seotud projekte.

Otsus: Informatsioon võeti teadmiseks.

2. ELVL läbirääkimiste delegatsiooni esitatud ettepanekute ja seisukohtade ülevaatus/ajakohastamine.

ELVL esitas kevadel RES 2024-2027 läbirääkimiste protsessis transpordi ja teede töörühma 13. ettepanekut. KLIM teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter esitas ettepanekutele KLIM ja RePõM täiendatud seisukohad ja selgitused (seisukohtade tabel lisatud).

Otsus: Informatsioon võeti teadmiseks. Osade ettepanekute puhul läbirääkimised jätkuvad.

3. Ülevaade menetluses olevast õigusloomest.

KLIM teede valdkonnajuht Julia Bergstein andis ülevaate menetluses olevatest õigusaktidest:

- Määruse “Teede projekteerimismid” eelnõu läbis EL teavitusringi, mille käigus märkuseid ei laekunud. Eelnõu on KLIM sisemisel kooskõlastusringil. Määruse eeldatav jõustumise aeg on september 2023.
- 20.09.2022 teede ja transpordi töörühmas informeeris MKM, et Vabariigi Valitsus on 31. märtsi 2022. a. kabinetiarutelul teinud otsuse välja töötada õiguslikud lahendused, mille kohaselt antakse Rail Balticu raudtee ristumiskohtadesse rajatavad kohalike teede viaduktid ehituse valmimise järel üle Transpordiametile koos perioodilise remondiinvesteeringu kohustusega, jättes rutiinse (sh talvise) tee korrashoiu kohustuse viadukti ühendava tee omanikule. Rail Balticu projekti raames ehitatavad kohaliku teedevõrguga seotud juurdepääsuteed anda üle kohaliku omavalitsuse üksustele, kui neil teedel ei esine riigiteeks määramise tunnuseid.

Ehitusseadustiku muutmise seaduse eelnõu on nüüdseks väljatöötatud. Täpsustamisel on veel mõjuanalüüs. Seejärel edastatakse eelnõu uuesti eelnõude infosüsteemi kooskõlastusringile asjaomaste asutustega. Eeldatavalt septembri lõpus, oktoobri alguses.

Lisaks riiklikult olulise transporditaristu toimimise tagamiseks rajatud tee või selle osa omandi ja haldamise regulatsioonile täpsustatakse eelnõus termini „riigitee“ sisu, et viia see kooskõlla halduspraktikaga ning kehtestatakse riigiteeks määramise kriteeriumid.

ELVL nõunik Kalle Toomet andis ülevaate Linnatänavate standardi EVS 843 hetkeseisust:

Eesmärk on kaasajastada standardit tulenevalt keskkonnakaitseliste ja teiste strateegiliste dokumentide uuendamisest, lähtudes eri liiklejagruppide ja ligipääsetavuse sh piiratud liikumisvõimega liiklejate vajadustest. Koostatud on uue standardi lähteülesanne, mis eelkõige tugineb transpordipoliitika prioriteetidest liikuvuse arendamisel ning määratledes, et uuendatud standard peab olema võimalikult kasutajasõbralik ning tagama jalg- ja rattateede ohutuse tänavaruumis. Algamisel on täiendava alusuuringu koostamine, mille eesmärgiks on luua teaduspõhine kontseptsioon kvaliteetsest ning tervise- ja keskkonnanäesmärke toetavast tänavaruumist koos nägemusega selle targast ja avatud elluviimisest. Uuringu tulemustest saab lisaks seni komitee juhtrühma poolt väljatöötatud lähteülesandele täiendava sisend standardile jt ruumiloomet juhtivatele dokumentidele ning tegevustele.

Kuni uuringu ja uue standardi heakskiitmiseni on komiteel ettepanek pikendatakse EVS 843:2016 kehtivusaega veel kahe aasta võrra.

Otsus:

Informatsioon võeti teadmiseks.

/allkirjastatud digitaalselt/

Ain Tatter

Koosoleku juhataja

Protokoll edastati osapooltele kooskõlastamiseks 7.septembril 2023.

Protokolli kohta märkuseid ei laekunud.

Transpordi ja teede töörühma ettepanekud

nr	Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepanekud ja selgitused	Ministeeriumi seisukoht	Töörühma kokkulepe, eriarvamused
Prioriteetidid:			
1.	Teede rahastamise suurendamine - 45,5 mln kohalike teede hoiu toetus + 12 mln juhtumipõhise toetuse katteks. Suurendada kohalike teede hoiuks ja tänavavalgustuse teenuse osutamiseks eraldavate vahendite mahtu 2024. aastal vähemalt omavalitsusliitude läbirääkimiste delegatsiooni 2022.a taotluse tasemeni, st 45,5 miljoni euron ning jätkata juhtumipõhise toetuse maksmist. Puudujääv osa 28,2 mln. Toetus võiks olla tulubaasi osa. Arvestuslik tulumaksumäär tõus funktsiooni üleandmisel tulubaasi 0,42%, sh täiendava vajaduse katteks omavalitsustele eraldatava tulumaksumäär tõus 0,21%. Kohalikud teed moodustavad Eesti teedest 40,6%. Kriisi-eelsel 2008. aastal eraldati kohalike teede hoiuks riigieelarvest 40 456 074 eurot, mida järgnevatel aastatel vähendati oluliselt. Viimasetel aastatel eraldatud toetuse summa 29,3 mln eurot on olnud sisuliselt alates 2013. aastast (väljaarvatud COVID meede 2020.a). Omavalitsususte läbirääkimiste delegatsioon, sh Tallinna linn Eesti Linnade ja Valdade Liidu liikmena, taotleb teehoiuks eraldatavate vahendite 2008. aasta taseme taastamist ja selle edasist suurendamist proportsionaalselt riigiteedele teehoiukavas kavandatud mahtude kasvule. Kriisijärgsel perioodil kuni aastani 2020 riigi poolt eraldatud vahendid teehoiu kulude katteks ei kata omavalitsuste tegelikku vajadust teehoiukulude katmiseks ja vajaliku teenustaseme täitmiseks. 2021. aastal juhtumipõhist toetust KOV-idele ei eraldatud, küll aga eraldati Vabariigi Valitsuse 15.1.2021 korraldusega nr 11 „2021. aasta riigieelarve täiendav liigendamine“ täiendavat investeeringutoetust transporti 34 779 067 eurot, sh Tallinna linnale Jõe ja Pronksi tn rekonstrueerimiseks 1 050 000 eurot. Juhtumipõhise toetuse eraldamisel edaspidi arvestada ka liiklusohutuse parandamise eesmärgil eraldatava toetusega teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks vastavalt liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskavale. Arvestades	Vastavalt RES 2023-2026 on kohalike teede hoiuks kavas eraldada valemipõhist toetust igal aastal 29,3 mln eurot. 2022. aastal eraldati juhtumipõhist toetust 7 mln eurot. 2023. aastaks juhtumipõhist toetust riigi eelarves ette ei nähtud. Kohalike teede hoiu rahastamise suurendamise ja juhtumipõhise toetuse eraldamise lisataotlus esitatakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 koostamise käigus kevadel 2023. Kohalike teede hoiu rahastamise ja juhtumipõhise toetuse eraldamise otsused tehakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 läbirääkimiste käigus 2023. aasta septembris. Toetame kohalike teede teehoiutoetuse üleviimist tulubaasi. Täpne tulumaksuosa suurus selgub arvutuste tulemusel. Palume käsitleda seda Rahanduse töörühmas.	Läbirääkimised jätkuvad. RES 2024-2027 koostamise protsessis ministeeriumitelt lisataotlusi vastu ei võetud. RES läbirääkimised toimuvad vaid kokkuhoiumeetmete ja valitsuse tegevusprogrammi tegevuste täitmise osas. KOV teehoiu rahastamine üle viia Rahanduse töörühma. <u>Ajakohastatud 06.septembril 2023.a.</u> ELVL ja KLIM seisukohad jäävad samaks

	Tallinna linna territooriumil kavandatavate suuremahuliste tee-ehitus töödega, nagu lennujaama laiendus, Rail Baltic ja bussiterminali ehitus, Tallinna väike ringtee (Delta ühendustee), Peterburi mnt rekonstrueerimine, suurenevad oluliselt Tallinna linna läbivad liiklusvood, mille tagajärjel on vajadus suurendada teehoiukulusid teede seisundi tagamiseks. Tänavavalgustuse teenuse osutamine on riiklike õigusaktide alusel kohalikele omavalitsustele pandud kohustus, mis on tee seisundinõuete täitmiseks osutatav teenus. Majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määruse nr 92 „Tee seisundinõuded“ § 6 lg 1 punkt 10 kohaselt peab paigaldatud valgustus pimedal ajal põlema. Tee omanik võib valgustust vähendada või välja lülitada, kui ta on täitnud tingimused ohutuks liiklemiseks. Määrus kehtestab nõuded teede seisundile, hooldusele ja valgustamisele pannes eeltoodud kohustused tee omanikele, ehk omavalitsustele. Teel asuvate rajatiste ja tehnovõrkude seisundinõuete täitmise eest vastutab nende omanik.		
Täiendavad ettepanekud:			
2.	Taastada juhtumipõhine toetus. Juhtumipõhine toetus taastada ja suurendada vastavalt inflatsioonile, seega taotlus kokku 12 mln eurot. Toetusfondi ja juhtumipõhiseid toetusi suurendada kõiki 2024. a vähemalt 2022. a inflatsiooni määras ja edasi samuti viimase teada oleva inflatsiooni määras. Juhtumipõhist toetust KOV-idele 2022 ei eraldatud, Juhtumipõhise toetuse eraldamisel edaspidi arvestada ka liiklusohutuse parandamise eesmärgil eraldatava toetusega teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks vastavalt liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskavale.	Kohalike teede hoiu rahastamise suurendamise ja juhtumipõhise toetuse eraldamise lisataotlus esitatakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 koostamise käigus kevadel 2023. Kohalike teede hoiu rahastamise ja juhtumipõhise toetuse eraldamise otsused tehakse riigi eelarvestrateegia 2024–2027 läbirääkimiste käigus 2023. aasta septembris.	Läbirääkimised jätkuvad. <u>Ajakohastatud</u> <u>06.septembril 2023.a.</u> RES 2024-2027 koostamise protsessi lisataotlusi ei menetleta.
3.	Kapitalimahukate elutähtsate taristurajatiste (sillad, mitmetasandilised liiklussõlmed jne) rajamise mudeli väljatöötamine. Sellised objektid vajavad keskvalitsuse (kaas)rahastust või omandisuhet nende rajamisel, rekonstrueerimisel ja haldamisel. Pole ju mõeldav, et näiteks 400 meetrist silda saab ehitada ja majandada sama rahastusega nagu 400 meetri pikkust tee- ehk tänavalõiku.	RES 2024-2027 lisataotluse koostamise raames teeme ettepaneku sildade ja viaduktide juhtumipõhiseks toetamiseks sh täiendada majandus- ja taristuministri määruse nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtteid“ toetuse	Läbirääkimised jätkuvad. <u>Ajakohastatud</u> <u>06.septembril 2023.a.</u>

		andmise eesmäärke sildade ja viaduktide rekonstrueerimisega.	RES 2024-2027 koostamise protsessi lisataotlusi ei menetleta.
4.	Sõidusoodustuse andmine kohaliku omavalitsuse otsustada, ühistranspordiseaduse muudatus. Täpsemad andmed sõidusoodustuste mahu kohta puuduvad, kuid hinnanguliselt võib see summa riigis olla ca 5 miljonit eurot. Toetus võiks olla tulubaasi osa. Arvestuslik tulumaksumäära tõus funktsiooni üleandmisel tulubaasi +0,04%.	Tulenevalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 6 lõikest 1 on iga KOVi pädevuses korraldada oma territooriumil ühistransporti, tegemist on KOV tuumikpädevusega. KOVi ülesandeid ühistranspordi kavandamisel ja korraldamise täpsustab eriseadusena ÜTS, mille § 13 on loetletud KOVi ülesanded oma haldusterritooriumil, muu hulgas kehtestab ta valla- ja linnaliinide avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifid või sõidupileti hinnad. Seega põhjendatud on, et KOV ise kehtestab ka sõidusoodustused enda territooriumil korraldatavatel liinidel. ÜTS § 13 lõike 1 punkti 10 kohaselt hüvitab omavalitsusorgan tema kehtestatud sõidusoodustused. Eelnõuga tehtava muudatuse tulemusena nähaksegi ette, et tegemist on täielikult KOV pädevuses oleva küsimusega, mille üle otsustatakse ühistranspordi korraldamise ülesande täitmise raames ja arvestades KOVi eelarvevahendeid. Kommertsliiniveol, millel puhul liiniloa andjaks on valla- või linnavalitsus või tema volitatud valla või linna ametiasutus või piirkondlik ühistranspordikeskus, võib vedajale panna avaliku teenindamise kohustuse valla- või linnavolikogu, kes ka otsustab hüvitamise kohustusega kaasnevad küsimused. Arusaamatuks jääb ÜTS-i muudatusele osundav 5 milj. euro põhjendatus, kui kõnealuse ÜTS § 34 kohaste sõidusoodustuste hüvitamise kulu	Eriarvamusel. <u>Ajakohastatud 06.septembril 2023.a.</u> RePõm: ELVL märkus puudutab eelnõu esimest, minister Sikkuti allkirjastatud versiooni. Minister Michali allkirjastatud EIS-i versioonis on kõnealust sõidusoodustuste käsitlust muudetud ning sellele on ELVL esitanud ettepanekud kirjaga 21.06.2023 nr 5-1/197-1, millele RePõm vastab eelnõu menetluse järgnevas etapis eelnõu kooskõlastustabelis

		kommertskaugliinide vedajatele kokku on suurusjärgus 0,5 milj. eurot.	
5.	Suunata ühistranspordis saadav piletitulu maakondlikele ÜTK-dele. ÜTK peab jääma võimalus saadud piletitulu kasutamiseks kohapeal. Kogu piletitulu 5 mln eurot. (võimalik 26 mln eurot) aastas Riigipoolne ebavõrdne kohtlemine oleks ületatav, kui riigieelarvest rahastatakse avalikku liinivedu kõigis Eesti maakondades samadel alustel. Juhul, kui mõnes maakonnas otsustatakse vastava ühistranspordikeskuste liikmete poolt kehtestada tasuline bussisõit, tuleks näha ette laekuva piletitulu kasutamise võimalus, täiendavalt riigi poolt makstavale toetusele, selles maakonnas avaliku bussiveoteenuse ja taristu arendamiseks.	Ühistranspordist saadav piletitulu on ettenähtud halduslepinguga määratletud kohustuste, sh riigile hankelepingutega võetud kohustuste täitmiseks. ÜTK-de lisavajaduste kohta tuleb TRAM-le esitada motiveeritud taotlus, mida menetletakse RES-i protsessi raames. Ei toeta ettepanekut.	Eriarvamusel. <u>Ajakohastatud 06.septembril 2023.a.</u> RePõm : Seisukoht jääb samaks. Edaspidi tuleb ÜTK-de lisavajaduste kohta motiveeritud taotlus esitada RePõmile, mida menetletakse RES-i protsessi raames.
6.	Millised on riigi lahendused olukorras kui ühistranspordi kasutajate osakaal tõuseb. Kas ühistranspordi katteallikad selleks väljakutseks on piisavad?	Kehtivas RES-s maakondliku bussiühistranspordi korraldamiseks ettenähtud vahendid on ebapiisavad arvestades eelkõige hankelepingutega riigile juba võetud kohustusi. Uus Vabariigi Valitsus ja Riigikogu otsustavad nii katteallikate kui vajadusel ka vastavalt ühistransporditeenuse osutamise korralduspõhimõtete muudatuste üle.	Infopunkt
7.	Nõudepõhine transport ja selle rakendamisega seonduv. Millised tegevused on nõudepõhise transpordi rakendamisega töös ja mis on suuremad kitsaskohad?	Nõudepõhist ühistransporti hakatakse esmalt katsetama Saaremaal, mille kohta on Transpordiamet koostöös kohaliku omavalitsusega välja töötanud esialgsed nõudepõhiste- ja põhiliinide koostoime põhimõtted, mida oleks võimalik hakata ellu viima 2023. aasta teisest poolaastast. Teiste maakondade liinivõrgu võimaliku ülesehituse kohta on tehtud esialgsed liinivõrkude modelleerimised ja sõltuvalt Saaremaa nõudepõhise ühistranspordi	Kokkulepe. <u>Ajakohastatud 06.septembril 2023.a.</u> RePõm: Töö käigus on turu-uuringuga selgunud, et nõudepõhise transpordi tellimise digitaalset lahendust ei

		käivitamise tulemustest ning kogemustest saaks sama põhimõttega ühistransporditeenust laiendada üle-eestiliselt. Kiire ja laialdane üleminek nõudepõhisele ühistranspordile pole üleriigiliselt aga võimalik, sest reisijateveoks on sõlmitud kümneid, erineva kestvusega avaliku teenindamise lepinguid. Lisaks on vedajad võtnud pikaajalisi rahalisi kohustusi ehk soetanud veeremi, mis on mõeldud praeguse liinivõrgu teenindamiseks. Katseprojekti rakendamine Saaremaal eeldab esialgsetel hinnangutel lisaks senisele riigieelarvelisele toetusele liinivõrgu toimimiseks veel täiendavalt ca 100 000 eurot aastas. Kitsaskohad selguvad projekti rakendamise käigus.	ole turul olemas. Selle lahenduse väljatöötamise tellimine on selgitamisel. Seetõttu korrigeeritakse vastavalt ka Saaremaa katseprojekti rakendust ja selle ulatust.
8.	Vabariigi Valitsuse 10.12.2020 korraldusega nr 439 kinnitatud „Riigiteede teehoiukava 2021–2030“ meetme „Säästlikumaid liikumisviise soodustava taristu rajamine“ Fiskaalne mõju: 3 mln eurot aastas Tänane meetme eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi tõstmine katmata KOV teedevõrku, millel puudub seos riigiteedega. Samas peaks olema meede kavandatud ka kohalikule teedevõrgule, kui sellega luuakse juurdepääs üleriiklikele transpordiühendustele (linnades maakonnaliinide või kaugliinide peatuste väljaehitamine, rongipeatuste integreerimine linna transpordivõrku, pargi ja reisi parklate väljaehitamine riigimaanteede jätkuna jne).	Perioodi 2021-2027 ERF vahendeid on antud teema katmiseks broneeritud summas 96 Meuri. See jaguneb omakorda kolmeks suuremaks blokiks: 1)40 Meurot trammiteede arendamiseks Tallinnas 2)36 Meurot Tallinnas, Tartus ja Pärnus rattateede arendamiseks 3)4 Meurot Tallinna, Tartu ja Pärnu linnaümbrustes kergliikluse/rattateede arendamiseks 4)16 Meurot Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondades erinevate ühitranspordi sõlmede ja rattatunnelite arendamiseks Kõikidele summadele lisandub KOV omapanus vähemalt 30%. Antud rahastuse mõte on toetada suurima mõjuga piirkondades (suurtes linnades, kus CO2	Kokkulepe. <u>Ajakohastatud</u> <u>06.septembril 2023.a.</u> KLIM: "Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027" kinnitati 22.augustil 2023 ning jõustus 25.augustil 2023.a Määrusega reguleeritakse toetuse andmise tingimused trammiteede

	vähendamise potentsiaal suurim) roheliste liikumisviiside eelisarendust. Arendada välja linnades rattateede võrgustikud ohutuks liiklemiseks. 40 Mln Trammiteede ja 36 Mln Rattateede määrus plaanis kehtestada I PA 2023. Eelmisel aasta alguses oli avatud RRFi taotlusvoor, mille raames eraldati 5m€ jalgratta- või jalgteede investeringuteks väljaspool Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondi https://rtk.ee/kohaliku-omavalitsuse-investeeringud-jalgratta-voi-jalgteedesse-rrf . Analoogeteks investeringuteks on edaspidi veel jagamisel 20m€ Ühtekuuluvusfondi toetusi. Selle meetme tingimusi hetkel veel valmistatakse ette, aga põhimõtteliselt on tegemist samasuguse meetmega, mille raames korraldame ilmselt 2 taotlusvooru (ühe selle aasta lõpus ja teise järgmisel aastal). Lisaks on perioodi 2021-2027 ERF meetme „Ida-Viru linnapiirkondade arendamine“ raames (kogumaht 23,5m€) Ida-Viru linnapiirkondadel võimalik saada toetust säästva liikuvuse taristu arendamiseks, juhul kui need tegevused on linnapiirkonna tegevuskavas nende endi poolt prioriteetseks määratud. Tegevuskavade koostamise soovib RM käivitada lähiajal.	arenduseks Tallinnas, Tallinna, Tartu ja Pärnu rattateede arendamiseks ning Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondade ühistranspordisõlmede ja rattatunnelite arenduseks. https://www.riigiteataja.ee/akt/122082023001 Toetuse andmise tingimused (4 Meurot) Tallinna, Tartu ja Pärnu linnaümbrustes kergliikluse/rattateede arendamiseks on väljatöötamisel. Lisaks on perioodi 2021-2027 ERF meetme „Ida-Viru linnapiirkondade arendamine“ raames (kogumaht 23,5 mln eurot) Ida-Viru linnapiirkondadel võimalik saada toetust teiste tegevuste hulgas säästva liikuvuse taristu arendamiseks, juhul kui need tegevused on linnapiirkonna tegevuskavasse nende endi poolt prioriteetsena
--	---	--

			valitud. Lisaks on perioodi 2021-2027 ERF meetme „Ida-Viru linnapiirkondade arendamine“ raames (kogumaht 23,5 mln eurot) Ida-Viru linnapiirkondadel võimalik saada toetust teiste tegevuste hulgas säästva liikuvuse taristu arendamiseks, juhul kui need tegevused on linnapiirkonna tegevuskavasse nende endi poolt prioriteetsena valitud. Voorud tegevuskavade koostamiseks projektiettepanekute esitamiseks on avatud. Narva linnapiirkonna vooru tähtaeg on 31.10.2023. Sillamäe ja Kohtla-Järve/Jõhvi linnapiirkondade voorude tähtaeg on 30.11.2023. Lisaks on avatud Ida-Virumaa linnapiirkondade ühine digi- ja rohelahenduste voor summas 2,4 mln eurot ja tähtajaga 05.01.2024, mis võimaldab esitada projektideid näiteks uuenduslike
--	--	--	---

			liikuvuslahenduste kasutusele võtmiseks. Projektiettepanekute hindamise viivad läbi piirkondlikud komisjonid. Tegevuskavade kinnitamine toimub eelduslikult 2024 aasta I kvartalis. Hindamise tulemusel tegevuskavadesse reastatud projektide osas saab esitada taotluse toetuse saamiseks Riigi Tugiteenuste Keskusele. Voorud tegevuskavade koostamiseks projektiettepanekute esitamiseks on avatud. Narva linnapiirkonna vooru tähtaeg on 31.10.2023. Sillamäe ja Kohtla-Järve/Jõhvi linnapiirkondade voorude tähtaeg on 30.11.2023. Lisaks on avatud Ida-Virumaa linnapiirkondade ühine digi- ja rohelahenduste voor summas 2,4 mln eurot ja tähtajaga 05.01.2024, mis
--	--	--	---

			võimaldab esitada projekteid näiteks uuenduslike liikuvuslahenduste kasutusele võtmiseks. Projektettepanekute hindamise viivad läbi piirkondlikud komisjonid. Tegevuskavade kinnitamine toimub eelduslikult 2024 aasta I kvartalis. Hindamise tulemusel tegevuskavadesse reastatud projektide osas saab esitada taotluse toetuse saamiseks Riigi Tugiteenuste Keskusele.
9.	Täiendada liiklusseadust lahendamaks invakaartide väärkasutamisega kaasnevaid probleeme. Aasta taguse info kohaselt: Asjaomased muudatused on planeeritud liiklusseaduse ja sellega seonduvate seaduste muudatuspaketis, optimistliku stsenaariumi põhjal loodame, et jõuame selle ära menetleda 2022. aasta sügiseks. Kahjuks ei ole menetlusprotsess kuhugile jõudnud.	Asjaomased muudatused on planeeritud liiklusseaduse ja sellega seonduvate seaduste muudatuspaketis, loodame, et jõuame selle ära menetleda 2023. aasta sügiseks.	Kokkulepe. <u>Ajakohastatud 06.septembril 2023.a.</u> KLIM: Muudatus on ette valmistatud ja LS-i eelnõus sees. Eeldatav jõustumisaeg 2024. a 1. juuli. Vajadusel saab Riigikogus selle osa eraldi eelnõuga algatada
10.	Täiendada liiklusseaduse § 21 lg 4 punktiga 9, millega keelatakse parkida avalikul teel sõidukeid, millel ei ole üle 6 kuu kehtivat tehno-	Siin ei ole kahjuks ühte lihtsat lahendust. St ainult selle üle 6 kuu tehnöülevaatuse puudumisega	Osaliselt eriarvamusel.

ülevaatus, liikluskindlustust, sõiduk on ajutiselt liiklusregistrist kustutatud või mis on keskkonnaohtlikud. Hetkel kehtiv liiklusseadus sõidukite hoiustamist avalikel teedel ei reguleeri, vaid sätestab piirangud sõiduki parkimiseks ja näeb ette alused, sh kohalikule omavalitsusele sõidukite teisaldamiseks. Sõiduki parkimis- ja peatumiskeelud peaksid välistama võimaluse sõidukite hoidmiseks kohtades, kus see on keelatud, kuid tänasel päeval sellest ei piisa.	kahjuks asja ära ei lahenda, sest tahes tahtmata tekivad taoliste sõidukite puhul omandi küsimused ja enne teisaldamist on alati vaja läbida etapp, kus peab üritama selgeks teha, kes on sõiduki omanik. Küll aga on MKM-l plaanis olukorda abistav muudatus LS-s. See tähendab siis, et LS § 92 lõiget 2 täiendatakse punktiga 9, millega lisatakse täiendav teisaldamise alus, mille kohaselt on võimalik teisaldada valvega hoiukohta kohaliku omavalituse avalikult parkimisalalt sõidukit, mille registrikanne on peatatud. Vastavalt LS § 77 lõikele 83 peatub sõiduki registrikanne, kui viimasest tehnonõuetele vastavuse kontrolli kehtivuse lõppemisest ja sõiduki suhtes sõlmitud viimasest kindlustuslepingu poliisi kehtivusest on möödunud kaks aastat. Seega peatatud registrikandega sõiduki korral on tegemist sõidukiga, mis liikluses ei osale. Ehk et see võiks siis natuke abiks olla määratlemaks, et mis on nõromusõiduk ja mis mitte. ELVL ettepanek, et see tähtaeg võiks olla 6 kuud, ei ole meie hinnangul asjakohane. Nii lühikese tähtaja jooksul tehnoülevaatuse, liikluskindlustuse või registreeringu puudumine ei pruugi olla aga alati otseses põhjuslikus seoses sellega, et tegu on nõmahajäetud sõidukiga. Võivad esineda elulised asjaolud, miks isikul ei ole üle 6 kuu ülevaatus, nt kas ollakse pikalt haige või viibitakse teises riigis vmt asjaolud. Rohkem kui 6-kuud ülevaatuse puudumist ei tähenda automaatselt, et tegu oleks nõromusõidukiga.	<u>Ajakohastatud</u> <u>06.septembril 2023.a.</u> KLIM: Üldine seisukoht jääb samaks. Kavandatava mootorsõidukimaksu raames on teema aktiivselt täiendaval analüüsimisel, ning plaanis välja töötada täiendavad maksulahendused ning kaalumisel ka peatatud kande kaotamine.
--	--	---

		Näiteks on LS kohaselt võimalik täna teatud juhtudel erandkorras osaleda liikluses ka tehnoulevaatuseta sõidukiga ning liikluskindlustuse seaduse kohaselt ei nõuta liikluskindlustust lepingu lõppemisest 12 kalendrikuu jooksul tingimusel, et sellel ajavahemikul ei osaleta sõidukiga liikluses. Pärast 12-kuulist perioodi rakendub sõiduki suhtes automaatne liikluskindlustus, mille korral teavitab Liikluskindlustuse Fond kindlustuskohustusega isikut kohustusest sõiduk kindlustada. Kui sõiduki omanik kindlustuskohustust ei täida, esitab Liikluskindlustuse Fond talle automaatse kindlustuse kindlustusmakse arveid ajani, mil isik täidab kindlustamise kohustuse, kustutab sõiduki registrist või sõiduki registrikanne peatub. Kehtiva liiklusseaduse § 77 lõiked 81 ja 82 näevad sisuliselt kasutusest maha võetud sõidukite suhtes meetmena ette sõiduki registrikande peatamise. Nimelt peatab nende sätete kohaselt TRAM sõiduki registrikande, kui sõidukil ei ole olnud kaks aastat kehtivat tehnoulevaatus ja liikluskindlustuslepingut. Seega on LS-s juba sätestatud tingimused, millal eeldatakse, et tegu ei ole niiõelda kasutuses sõidukiga ning sellise sõiduki registrikanne peatatakse. Eelnevat arvestades ongi meie hinnangul asjakohane anda KOV-le sõiduki teisaldamise õigus juhul, kui tegu on sõidukiga, mille registrikanne on peatatud. Seega saab kokkuvõtvalt öelda, et koos lisanduva meetmega on võimalik romu- või mahajäetud sõidukite probleemi lahendamiseks kasutada vähemalt järgmisi meetmeid:	
--	--	--	--

		1. kui tegu on ilmselgelt romusõidukiga, siis on kohalikul omavalitsusel võimalus kasutada omavalitsusüksuse heakorraeeskirjas sätestatud nõudeid romusõidukite parkimisele (täna juba praktikas nt Tallinnas toimiv); 2. ajutiste liikluskorraldusvahendite kasutamine teehooldustööde korral, mille eiramisel on võimalik kehtiva liiklusseaduse alusel pargitud sõidukeid teisaldada; 3. mahajäetud sõiduki kui peremehetu vara hõivamine kohaliku omavalitsuse üksuse poolt kooskõlas asjaõigusseadusega, see tähendab, et kui sõiduki omanik on valduse lõpetanud omandist loobumise tahtega, ehk näiteks kui sõiduk on selgelt maha jäetud ja selle omanik ei ole teada, kindlakstehtav ega leitav ka pärast vastavate teadete avaldamist; 4. liiklusseadusesse lisatav sõiduki teisaldamise täiendav alus, kui tegu on sõidukiga, mille registrikanne on TRAM poolt peatatud.	
11.	Täiendada liiklusseadust suurendades omavalitsuste pädevust, et oleks võimalik teostada liiklusjärelvalvet. Liiklusseadus (edaspidi: LS) § 193 lg 1 sätestab, et liiklusjärelvalvet teostavad politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud pädevuse piires ning valla- või linnavalitsus peatumise ja parkimise nõuete üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil, kuid seaduseandja ei ole arvestanud, et peatumisnõude rikkumine kvalifitseerub LS § 242 (muu rikkumine) alla ning omavalitsusel selles osas menetluspädevus puudub. Teeme ettepaneku täiendada liiklusseaduses omavalitsuse pädevust selliselt, et oleks võimalik teostada liiklusjärelvalvet keelumärkide nõuete: sissesõidukeeld, kõnniteel sõitmise osas ning ühissõidukiraja lubamatu kasutamise puhul (LS § 37 lg 1 keeld), et mõjutada	Peatumise üle järelvalve tegemise õiguse andmine on LS muutmise paketi sees. Oleme nõus kaaluma ka keelumärkide nõuete üle JV teostamise õiguse andmist. Ühissõidukiraja lubamatu kasutamise järelvalve teostamise osas on arutatud ka automaatkontrolli õiguse andmist KOV üksustele. Siin on aga oluline see, et omavalitsusüksustelt tuleks ka omapoolne teostatavusanalüüs, st et milline on see tasuvus praeguse 20-eurose hoiustrahvi (või mis oleks optimaalne trahvisumma?) ja kaamerate maksumuse	Kokkulepe. <u>Ajakohastatud</u> <u>06.septembril 2023.a.</u> KLIM: Üldine seisukoht jääb samaks

	liiklusrikkujaid läbi hoiatustrahvide LS § 242 (muu rikkumine) järgi õiguskäitajalt käituma. Eelpool nimetatud muudatuste tegemisel on vaja täiendada rikkumiste loetelu LS § 193 ning lisada pädevus sissesõidukeelu, kõnniteel sõitmise ning ühissõidukiraja lubamatu kasutamise menetlemise osas ning LS § 262, mis sätestab hoiatustrahvi määrad ning liiklusrikkumiste loetelu, mille puhul on võimalik rakendada kirjalikku hoiatamismenetlust.	puhul ja kui palju siis neid kaameraid ja kuhu üldse plaan lisada oleks.	
12.	Tõukerataste regulatsioon. Milliseid muudatusi on ees oodata.	MKM-s on ettevalmistamisel kergliikureid puudutav eelnõu, mille saadame lähiajal ka uuesti kooskõlastusringile. Eelnõu peamine eesmärk on kergliikurite kasutamise turvalisuse ja liiklejate ohutuse huvides leida lahendusi tõusetunud probleemidele, et vähendada õnnetusi ja alkoholi mõju all juhtimist ning parandada kergliikurite parkimiskorda ja -praktikat. Eelnõu laiem eesmärk on hoida kergliikurite kasutamine turvaline ja tagada kõigi liiklejate ohutus. Kuivõrd kergliikur hõlmab erinevaid, ühe inimese vedamiseks ette nähtud elektri jõul liikuvaid sõidukeid, näiteks elektrilised tõukerattad, elektrirulad, tasakaaluliikurid ja muud taolised istekohata sõidukid, siis on eelnõu eesmärk leida tasakaalustatud nõuded selliste väga erineva tehnilise konstruktsiooniga sõidukite kasutamiseks ja nendega liiklemiseks teiste sõidukite ja jalakäijatega jagatud keskkonnas. Seondult vaadatakse üle ka regulatsiooni kohaldamine sarnastele sõidukitele, nagu jalgratas ja pisimopeed. Eelnõus reguleeritakse peamiselt järgmised teemad: 1) kergliikuri kiirus, 2) kergliikuri parkimise nõuded ja	Osaliselt eriarvamusel. <u>Ajakohastatud 06.septembril 2023.a.</u> KLIM: Eelnõu EIS kooskõlastusringil, reageerimistähtaeg 29.08. ELVL on eelnõule saatnud EIS-s ka omapoolsed märkused.

		3) kergliikurijuhi joove. Eelnõuga antakse kohaliku omavalitsuse (edaspidi KOV) üksusele õigus kehtestada majandustegevuse nõuded kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile või üürile andmisele. Täpsemalt antakse KOV-i üksustele õigus kehtestada rendile või üürile antavatele eelnimetatud sõidukitele tehnilise funktsionaalsuse nõude kaudu geograafilisi ja ajalisi sõidukiiruse piiranguid ning parkimispiiranguid. Eelnõuga muudetakse kergliikurite parkimise reegleid täpsemaks. Eelnõuga sätestatakse kergliikurite parkimisviis, st et kergliikur tuleb parkida eemale sõiduteeäärest ja rööpselt jalgteel, kõnniteel või jalgratta- ja jalgteeäärega ning asjaomase kergliiklustee äärest takistuse puudumisel mitte kaugemal kui 0,2 meetrit. Ka edaspidi jääb kehtima 1,5-meetrise läbipääsuala nõue ehk asjaomase tee ääres parkides tuleb jätta teistele liiklejatele vabaks vähemalt 1,5 meetri laiune teosa. Eelnõuga täpsustatakse ka seni mitmetitõlgendatavaid reegleid kergliikuri parkimise kohta jalgratta- ja jalgteel. Lisandunud on säte, millega tunnistatakse kehtetuks praegu kõnniteel kaubalaadimiseks peatumine. Lisaks sätestatakse ratturist möödumisel 1,5-meetrise külgahe hoidmise kohustus.	
13.	Viia läbi ehitisregistri (EHR) täiustamine hõlbustamiseks suuremahuliste projektdokumentatsioonide menetlust. EHR-i on vaja täiustada hõlbustamiseks suuremahuliste projektdokumentatsioonide menetlust, sh:	EHRi menetluskeskkonna uuel arhitektuuril baseeruva lahenduse kasutajamugavuse ja töökindluse parandamise projektid on MKM-il kavas käesoleva aasta I poolaastal. Selle alla käib ka suuremahuliste projektide ja joonrajatiste käsitlemise	Kokkulepe.

1) arendada välja EHRis eskiiside, muudatusprojektide ja riikliku järelevalve menetluste osa; 2) oluliselt tõhustada/ kiirendada käivitunud EHRi lubade menetlemise rakenduse töökindlaks ja kasutajasõbralikumaks muutmist. Ehitusseadustiku kehtestamisega on likvideeritud ühtne teede regulatsioon, kohustused, vastutused ning piirangud, millel on oluline roll avalikus õiguses. Seetõttu vajab täpsustamist teerajatiste osas nii ehitus- kui ka kasutuslubade väljastamise kohustuslikkus. Tänavate ja teede osas on linn huvitatud eelkõige linnale ületulevate teede ja tänavate, sh tänavavalgustus ja sademeveekanaliseerimine, ehitusprojektidele EHR-is ehitus- ja kasutuslubade menetlemisest. EHR-i kaudu ei saa enam menetleda kasutusteatisi. Ehitusseadustiku alusel asutatud EHRi kasutamisel on praktikas ilmnenud mitmed kitsaskohad, mida oleks vaja üle vaadata/kohendada. EHR ei vasta suuremahuliste ehitusprojektide menetlusnõuete vajadustele, mistõttu on projektide menetlemine oluliselt viibinud. Probleeme valmistab suurte andme-mahtude üleslaadimine. Vajadus on EHR-is jagada ametite siseselt ülesandeid. Korduv ülevaatusel oleva projekti pikendamise tähtaeg ei vasta reaalsusele. Õigusaktid näevad ette riikliku järelevalve andmete olemasolu EHRis, kuid täna seda võimalust ei ole. Ehitusseadustiku alusel teevad järelevalvet nii KOVid kui ka mitmed riigiasutused, kuid info objekti teise asutuse järelevalves oleku kohta puudub. EHRi töökindluse ja kasutajasõbralikkuse (õigemini nende puudumise) taga seisab hetkel suur hulk tööjõudlust. Ehitisregistri digikeskkonna arendus on vajalik selliselt, et igapäevased registri kasutajad saavad järjepidevalt tööülesandeid täita ilma vajaduseta register vahepeal sulgeda ja lisa käsitööd teha. Samuti peaks olema tagatud Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile võimalus oma nime alt projekteerimistingimuste taotluste menetluse korraldamiseks ja väljastamiseks. Ruumilise planeerimise digipöörde raames on töös 3 peamist tegevussuunda, millest kõik on abiks ka KOVidele. - planeeringute keskse andmekogu PLANK loomine, 01.11.22 alates tuleb sinna esitada kõik kehtivad planeeringud, mis tähendab, et mõne aja pärast on planeeringute andmed keskselt ka loamenetluste aluseks vm kättesaadavad. KOVid ei pea omama dubleerivaid süsteeme; - 2022-23 minnakse RRF rahastuse toel RaM MKM	võimekuse tõstmine (eelmise arhitektuuri puhul oli see võimatu). Järelevalvemenetluse väljaarendamine on plaanis käesoleva aasta II poolaastal. Eskiisi menetlust ja muudatusprojekti ei näe ehitusseadustik ette. Nende instrumentide lisamise soovi korral soovitakse teha ettepanekud ehitusseadustiku muutmiseks. Tänavate ja teede menetluste parem sidumine EHRi protsessidega käib koostöös Transpordiametiga. Esimese projektina käivitub teede mahasõitude menetlus.	
--	---	--

	koostöös appi ca 10-12 digiarenduste osas kehvemas seisus olevale KOVile, eesmärgiga tagada seal kehtivate planeeringute kandmine PLANKi; - eelanalüüsi faasis on planeeringute menetluse süsteemi loomiseks IT arendusega alustamine 2023, kui leitakse rahastus. See aitab KOVidel tulevikus hoida kokku ressursse ning tagada efektiivsemad, läbipaistvamad menetlused.		
--	--	--	--